Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7260**

18. Wahlperiode 13.01.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 18/7141 –

Fragen zum Fünfzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Entwurf des Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (im Weiteren: Gesetzentwurf) enthält Änderungen hinsichtlich fünf verschiedener luftverkehrsrechtlicher Materien. Unter anderem reagiert die Bundesregierung mit dem Artikelgesetz auf ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission:

„Nach Auffassung der Europäischen Kommission bleibt das geltende deutsche Luftrecht hinter den Anforderungen der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28. Januar 2012, S. 1– ‚UVP-Richtlinie') sowie der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 7– ‚Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie') zurück, weil in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27 a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen ist" (Gesetzentwurf, Bundesratsdrucksache 439/15).

Daraufhin werden im Gesetzentwurf Änderungen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Planfeststellung von Flughäfen eingeführt.

Des Weiteren werden gemäß dem Gesetzentwurf am Flughafen Düsseldorf die Bodenabfertigungsdienste weiter liberalisiert, indem die Zahl der Drittabfertiger in der Anlage 5 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung auf „3" erhöht werden soll. Da die beiden genannten Aspekte auch im europäischen Kontext von hoher politischer Relevanz sind, ist hier besonderer Nachfragebedarf gegeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Januar 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

I. Umweltverträglichkeitsprüfung bei Flugrouten

1. In welchen Ländern der Europäischen Union werden nach Kenntnis der Bundesregierung Flugrouten bei deren Festsetzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

2. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass nach Angaben der Bundesregierung die Europäische Kommission aufgrund einer fehlenden UVP „in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27 a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)“ das Vertragsverletzungsverfahren einleitete, im Gesetzentwurf keine Pflicht zur Durchführung einer UVP in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 LuftVG und § 27 a Absatz 2 Satz 1 LuftVO verankert?

3. Was hat die Europäische Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens angesichts der Aussage der Bundesregierung, dass die Europäische Kommission nicht verlangt habe, „dass Deutschland sein Luftverkehrsrecht an die EU-Gesetzgebung anpasst und die Planung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezieht“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündlichen Fragen 10 und 11 des Abgeordneten Herbert Behrens, Plenarprotokoll 18/132, Anlage 6, S. 12878 (A)), genau verlangt (bitte Wortlaut wiedergeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteilen aus dem Jahr 2012 klargestellt, dass im Rahmen der bei Anlage oder Erweiterung eines Flugplatzes durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung sämtliche Auswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigen sind. Entsprechend finden diese Grundsätze Berücksichtigung in der Verwaltungspraxis in Deutschland. Die Kommission hat der Bundesregierung mitgeteilt, dass die geplante Gesetzesänderung den Bedenken der Kommission im Hinblick auf die Berücksichtigung des europäischen Umweltrechts bei der Festlegung von Flugverfahren Rechnung trage.

4. In welchem Stadium befindet sich das Vertragsverletzungsverfahren aktuell, und inwiefern ist der Gesetzentwurf mit der Europäischen Kommission abgestimmt worden?

Das Vertragsverletzungsverfahren befindet sich weiterhin auf der ersten Stufe (Aufforderungsschreiben der Europäischen Kommission). Der Gesetzentwurf ist der Europäischen Kommission zur Kenntnis gegeben worden.

5. Welche Konsultationen hat es seitens der Bundesregierung mit der Europäischen Kommission hinsichtlich des Vertragsverletzungsverfahrens gegeben und welche werden noch stattfinden (bitte Treffen und Schriftwechsel einzeln mit Datum aufführen)?

Die Bundesregierung hat der Europäischen Kommission ihre Antwort auf das Mahnschreiben vom 31. Mai 2013 am 27. September 2013 zukommen lassen. Im Anschluss daran fand eine Besprechung bei der Kommission statt. Im November 2013 teilte die Kommission der Bundesregierung mit, dass eine Änderung von

§ 8 LuftVG den Bedenken der Kommission nach dem Ergebnis einer ersten Prüfung ausreichend Rechnung trage. Zudem wurde das Vertragsverletzungsverfahren anlässlich einer „Paketsitzung“ der Europäischen Kommission mit der Bundesregierung im April 2015 besprochen. Der finale Entwurf zur Änderung von § 8 LuftVG wurde der Europäischen Kommission am 29. April 2015 offiziell zugeleitet. Die Bundesregierung hält die Kommission seither über den Fortgang des Gesetzgebungsverfahrens informiert. Weitere Konsultationen in der Sache sind nicht geplant.

6. Wann wird nach Auffassung der Bundesregierung das Vertragsverletzungsverfahren abgeschlossen sein?

Die Bundesregierung ist zuversichtlich, dass nach Inkrafttreten der Änderung des § 8 LuftVG das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt wird.

7. Inwiefern wurde das „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ (Umweltbundesamt, Texte 29/2014) bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs berücksichtigt?

8. Inwiefern wurde das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ (Bundestagsdrucksache 18/1375) bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs berücksichtigt?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die genannten Gutachten sind für die Änderung des § 8 LuftVG nur von eingeschränkter Bedeutung, weil § 8 LuftVG nicht die Festlegung von Flugverfahren regelt und weil es sich bei der Neufassung im Wesentlichen um eine Klarstellung der geltenden Rechtslage zur Planfeststellung von Flugplätzen handelt.

9. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung „entscheidungserhebliche Auswirkungen“ (Artikel 1 des Gesetzentwurfs; bitte möglichst abschließend aufführen), und wer definiert jeweils die Kriterien der Entscheidungserheblichkeit?

Aufgrund des im Planfeststellungsrecht geltenden Abwägungsgebots muss die Planfeststellungsbehörde alle schutzwürdigen privaten und öffentlichen Belange, die durch die Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können, berücksichtigen und in die Abwägung miteinbeziehen.

10. Ist die im November 2012 an die Firma Avistra vergebene Studie „Festlegung von Fluglärmbelastungsgebieten im Rahmen der Planfeststellungen“ (siehe Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 73 und 74 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/36) inzwischen fertiggestellt (bitte begründen und ggf. Datum der Abnahme angeben)?

    Wenn ja, inwiefern fanden deren Ergebnisse im Gesetzentwurf Berücksichtigung?

11. Wann wird diese Studie veröffentlicht bzw. den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt?

12. Wie wurde in dieser Studie angesichts des Schwerpunktes der „Definition des Kriteriums der Relevanz“ (ebd.) von Fluglärm das Kriterium Relevanz von Fluglärm definiert?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die finale Fassung des Abschlussberichts der genannten Studie liegt noch nicht vor. Eine erste Bewertung ist für das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung geplant. In diesem Zusammenhang wird auch über die Veröffentlichung entschieden.

13. Werden nach Maßgabe des Gesetzentwurfs die „Bedingungen für die Zulässigkeit von Überflügen über […] schutzwürdige Gebiete“ (Gesetzentwurf) von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen oder gar Einvernehmen mit „der Flugsicherungsorganisation und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ verfügt (bitte begründen)?

§ 8 Absatz 1 Satz 8 LuftVG n. F. sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vor einer solchen Festlegung im Planfeststellungsbeschluss Gelegenheit zu geben hat, zu den Auswirkungen einer solchen Festlegung auf die künftige Verkehrsführung und Abwicklung des Luftverkehrs Stellung zu nehmen. Eine Benehmens- oder Einvernehmensregelung sieht die Vorschrift nicht vor.

14. Welchen Einfluss haben die Flugsicherungsorganisation und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bisher im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens?

Die Flugsicherungsorganisation DFS Deutsche Flugsicherungsorganisation GmbH (DFS) und das BAF haben grundsätzlich keinen Einfluss auf das Planfeststellungsverfahren. Um die Auswirkungen der Genehmigung einer Flughafenanlage beurteilen zu können, wird jedoch regelmäßig die DFS in das Verfahren einbezogen. Diese übermittelt dabei der Planfeststellungsbehörde ihre Planung der Verkehrsabwicklung durch das BAF.

15. Wie viele Planfestellungs- oder Planänderungsverfahren laufen derzeit im Bereich des Luftverkehrs in Deutschland?

16. Welche Planfestellungs- oder Planänderungsverfahren im Bereich des Luftverkehrs in Deutschland wurden in den letzten zehn Jahren abgeschlossen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bund liegen keine aktuellen Zahlen über alle laufende oder vergangene Planfeststellungs- oder Planänderungsverfahren im Bereich des Luftverkehrs in Deutschland vor. Diese Verfahren obliegen den Ländern.

17. Prüft die Bundesregierung Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugverfahren jenseits der Einbeziehung der Fluglärmkommissionen (bitte begründen)?

Eine solche Prüfung ist geplant.

18. Wird nach Auffassung der Bundesregierung durch den in das Luftverkehrsgesetz aufgenommenen Verweis auf Natura-2000-Gebiete der Umweltschutz im Bereich des Luftverkehrs gestärkt?

Wenn ja, warum berührt der Gesetzentwurf nach Angabe der Bundesregierung nicht „Aspekte der Mobilitätssicherung und Umweltschonung (Indikator 11)“ (Ausschussdrucksache 18(15)279)?

Wie die Gesetzesbegründung deutlich hervorhebt, handelt es sich bei der Neufassung von § 8 Absatz 1 LuftVG im Wesentlichen um eine Klarstellung bereits geltenden Rechts. Die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebiets besteht bereits nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

II. Änderung der Anlage 5 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV)

19. Aus welchen Gründen war „die Übersicht betreffend die Zahl der am Flughafen Düsseldorf zuzulassenden Drittabfertiger […] anzupassen“ (Gesetzentwurf)?

20. Wann hat sich die Bundesregierung mit welchen Akteuren zur Erörterung der Erhöhung der Zahl der Drittabfertiger am Flughafen Düsseldorf getroffen (bitte Datum des Treffens und jeweiligen Akteur angeben)?

Mit welchen Akteuren erfolgte diesbezüglich wann ein Schriftwechsel?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des üblichen Behördenaustauschs fand unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) und des Flughafens Düsseldorf am 13. März 2015 eine Erörterung im MBWSV in Düsseldorf statt. Mit den gleichen Akteuren erfolgten anschließend Schriftwechsel. Dort wurde dargelegt, dass die Anpassung der in Anlage 5 der BADV für bestimmte Dienste genannten Zahlen am Flughafen Düsseldorf erforderlich sei.

21. Kann die Zulassung weiterer Drittabfertiger auf Antrag einer Flughafenbetreibergesellschaft seitens des Bundes erteilt und in die Anlage 5 BADV aufgenommen werden?

Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

Gibt es diesbezüglich ein formalisiertes Verfahren?

Wenn ja, welches?

Nein.

22. Haben ggf. weitere Flughafenbetreibergesellschaften einen Antrag auf Zulassung weiterer Drittabfertiger gestellt?

Wenn ja, welche und für jeweils welche Dienste gemäß der Anlage 1 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung?

Da der Bund nicht die zuständige Stelle für die Entgegennahme derartiger Anträge ist, ist der Bundesregierung nicht bekannt, ob weitere Flughafenbetreiber einen Antrag auf Zulassung weiterer Drittabfertiger bei den zuständigen Landesluftfahrtbehörden gestellt haben.

23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits im Februar dieses Jahres „zur weiteren Marktöffnung eine dritte Lizenz für einen Drittabfertiger“ (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:57075-2015:TEXT:DE:HTML) ausgeschrieben hat, obwohl zu diesem Zeitpunkt nur zwei Drittanbieter gemäß der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung zulässig waren?

24. Sind Ausschreibungen von Zulassungen/Lizenzen, durch deren Vergabe die Zahl der gemäß Anhang 5 BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten würde, nach Auffassung der Bundesregierung zulässig (bitte begründen)?

25. Sind Vergaben von Zulassungen/Lizenzen, durch die die Zahl der gemäß Anhang 5 der BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten wird, nach Auffassung der Bundesregierung zulässig?

    Wenn ja, mit welcher Begründung?

    Wenn nein, wie wird seitens der Bundesregierung die Einhaltung der Vorgaben der BADV überprüft (bitte unter Angabe der zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. Behörde ausführen)?

    Über welche Rechtsmittel zur Durchsetzung der Einhaltung der Vorgaben der BADV verfügt die Bundesregierung?

26. Handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei den in Anlage 5 BADV festgelegten Zahlen der jeweils zuzulassenden Drittabfertiger um Richtwerte (d. h. Mindest- oder Höchstwerte; bitte begründen)?

Die Fragen 23 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ausschreibungen, Vergaben und Zulassungen/Lizenzen, durch die die Zahl der gemäß Anlage 5 der BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten wird, sind generell zulässig. § 3 Absatz 2 BADV bestimmt, dass die Anzahl von 2 nicht unterschritten werden darf. Die Anlage 5 kann damit nur Mindestzahlen enthalten. Zudem ist Ziel der „Richtlinie 96/67 EG des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen“ vom 15. Oktober 1996 eine Marktöffnung durch Erhöhung der Anzahl der Drittabfertiger. Eine Begrenzung und Verweigerung der Erhöhung durch einen nationalen Gesetz- bzw. Verordnungsgeber wäre deshalb rechtsmissbräuchlich und letztlich EU-rechtswidrig.

27. Ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Betreiberin des Flughafens Berlin Schönefeld (SXF)?

    Welchen Gremien der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (Gesellschafterversammlung, Aufsichtsrat etc.) muss deren Geschäftsführung nach Kenntnis der Bundesregierung satzungsgemäß hinsichtlich Ausschreibungen bzw. Vergaben von Zulassungen als Drittabfertiger Bericht erstatten?

    Welche Gremien der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH müssen ggf. hierbei satzungsgemäß sogar ihre Zustimmung erteilen?

28. Seit wann hat die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und Entsenderin zweier Mitglieder des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Kenntnis von der Ausschreibung der „Vergabe von 3 Zulassungen für die Drittabfertigung am Flughafen Berlin Schönefeld“ (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:437909-2013:TEXT:DE:HTML &src=0), und an welche Unternehmen sind diese Zulassungen nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen vergeben worden?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Unternehmensgegenstand der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) umfasst auch den Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF). Die Vergabe von Lizenzen für Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen SXF erfolgt in operativer Eigenzuständigkeit der Geschäftsführung der FBB. Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrates unterliegen als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse einer uneingeschränkten Vertraulichkeit.

29. Wie viele Drittabfertiger für den Bereich Gepäckabfertigung waren am SXF zum 1. Dezember 2015 gemäß der BADV zuzulassen, und an wie viele Unternehmen waren nach Kenntnis der Bundesregierung zu diesem Zeitpunkt Zulassungen für die Drittabfertigung im Bereich der Gepäckabfertigung am SXF von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vergeben?

Zum 1. Dezember 2015 waren gemäß Anlage 5 der BADV für den Bereich der Gepäckabfertigung mindestens zwei Drittabfertiger am SXF zuzulassen; zu diesem Datum waren nach Auskunft des Landes Brandenburg für den Bereich Gepäckabfertigung Zulassungen an drei Drittabfertiger vergeben.

30. Welchen Einfluss hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Zulassung weiterer Drittabfertiger an einem Flughafen auf

a) die Abfertigungskosten,

b) die Verkehrssicherheit,

c) die Beschäftigungsverhältnisse im Bereich der Bodenabfertigungsdienste?

Woher bezieht die Bundesregierung diese Erkenntnisse, und welche Schritte zur Vertiefung derselben plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode?

Die konkreten Einflüsse der Zulassung weiterer Drittabfertiger an einem Flughafen hängen von der jeweiligen konkreten Situation an einem Flughafen ab.

31. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Europäische Kommission den Verordnungsvorschlag zur Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste an europäischen Flughäfen am 16. Dezember 2014 zurückgezogen hat, und aus welchen Gründen wurde dieser Verordnungsvorschlag nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgezogen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurde der Verordnungsvorschlag zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste an europäischen Flughäfen am 16. Dezember 2014 zurückgezogen, da er politisch nicht durchsetzbar war.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333